Deutscher Bundestag **Drucksache 16/5024**

16. Wahlperiode 16. 04. 2007

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/4893 –

Zukunft sächsischer Eisenbahnverbindungen

Vorbemerkung der Fragesteller

Sowohl der Straßen- als auch der Schienenverkehr nahmen im Freistaat Sachsen in den vergangenen Jahren deutlich zu. Dies ist nicht zuletzt auf die EU-Osterweiterung zurückzuführen. Dabei ist es nicht nur aus Gründen des Umweltschutzes zu begrüßen, dass sich immer mehr Unternehmen dafür entscheiden, ihre Waren über die Schiene transportieren zu lassen. Damit dies auch in Zukunft möglich ist, sind erhöhte Anstrengungen zur Instandhaltung und zum Ausbau des Schienennetzes erforderlich. Zudem ist auf zahlreichen Relationen eine Erhöhung der zulässigen Höchst- sowie der Durchschnittsgeschwindigkeit wünschenswert, um attraktive Fahrzeiten für Reisende zu ermöglichen.

Trotz umfangreicher Baumaßnahmen in der Vergangenheit befindet sich das Schienennetz im Freistaat Sachsen in einem schlechten Zustand. Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Dresden–Leipzig wird auf absehbare Zeit nicht fertiggestellt. Auf anderen wichtigen Hauptstrecken (z. B. Berlin–Dresden) sind Fahrzeiten teilweise unter Vorkriegsniveau zu konstatieren. Sowohl der Ende letzten Jahres vorgestellte Infrastrukturrahmenplan 2006–2010 der Bundesregierung als auch das Anfang März veröffentlichte Sanierungsprogramm „Pro Netz“ der Deutschen Bahn AG lassen keine spürbaren Verbesserungen bis 2012 in Sachsen erwarten.

I. Berlin–Dresden

1. Wann ist mit einer durchgängig zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h auf der Bahnstrecke Berlin–Dresden zu rechnen?

Ein Termin zur durchgängigen Befahrbarkeit der Strecke Berlin–Dresden für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h kann derzeit von der Bundesregierung nicht genannt werden. Die hierzu erforderlichen Abstimmungen mit der DB Netz AG sind noch nicht abgeschlossen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 12. April 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung in Bezug auf die Finanzierung der Strecke Berlin–Dresden, wenn einerseits die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Karin Roth, auf die schriftliche Frage 47 auf Bundestagsdrucksache 16/3570 des Abgeordneten Jan Mücke antwortet, dass die Baumaßnahmen der 1. Ausbaustufe im Zusammenhang mit anstehenden Bestandsnetzmaßnahmen verwirklicht werden, andererseits jedoch das jüngst von der Deutschen Bahn AG vorgestellte Sanierungsprogramm „ProNetz“ bis 2011 lediglich Gleis- und Weichenerneuerungen in den Bahnhofsbereichen Böhla, Großenhain und Frauenhain vorsieht?

Beide Aussagen stehen miteinander im Einklang. Die 1. Baustufe beinhaltet im Wesentlichen die Erneuerung von Gleisen, Weichen und Ingenieurbauwerken sowie die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik. Zudem wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Wie passt es aus Sicht der Bundesregierung zusammen, dass die 1. Stufe des Ausbaus der Strecke Berlin–Dresden Bestandteil des Infrastrukturrahmenplans 2006 bis 2010 ist, die Deutsche Bahn AG jedoch ausweislich ihres Sanierungsprogramms „ProNetz“ bis 2011 nur vereinzelte Ausbesserungen durchführen möchte (vgl. Frage 2)?

Der ursprüngliche Entwurf des Investitionsrahmenplans (IRP) 2006 bis 2010 hat den verbleibenden Finanzbedarf bis zur Fertigstellung der 1. Baustufe der Strecke Berlin–Dresden insgesamt ausgewiesen, jedoch nicht den Bedarf für den Fünfjahreszeitraum 2006 bis 2010. Im überarbeiteten Entwurf des IRP wird nunmehr zusätzlich zur Darstellung des Gesamtbedarfs auch der Finanzbedarf für den Fünfjahreszeitraum ausgewiesen und der Ausbauumfang als punktuelle Maßnahmen der Verfügbarkeit beschrieben.

4. Wurden zwischen der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG bereits Finanzierungsvereinbarungen zur 1. und zur 2. Stufe des Ausbaus der Strecke Berlin–Dresden geschlossen?

   Falls ja, was sehen diese vor?

Für die 1. Realisierungsstufe der 1. Baustufe wurde am 7. September 2001 eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG (DB AG) unterzeichnet.

Folgende Maßnahmen sind darin enthalten:

Planfest-stellungs-abschnitt	Örtlichkeit	Datum Planfest-stellungs-beschluss	Bau-beginn	Inbetrieb-nahme
2118	Wünsdorf (a) - Baruth (a)	15.12.2006)*	29.07.2005	30.06.2006
2231	Bf Golßen	07.09.2001	19.03.2002	08.12.2002
2232	Golßen (a) - Uckro (a)	07.09.2001	19.03.2002	08.12.2002
2234	Bf Uckro	25.11.2002	06.01.2003	26.10.2003
2241	Uckro (a) - Walddrehna (a)	25.11.2002	06.01.2003	26.10.2003
2242	Bf Walddrehna	30.01.2002	13.12.2001	12.05.2002
2243	Walddrehna (a) - Brenitz-Sonnenwalde (a)	19.08.1999	21.11.2000	09.06.2001
2244	Bf Brenitz-Sonnenwalde	19.08.1999	21.11.2000	09.06.2001
2252	Doberlug-Kirchhain (a) - Rückersdorf-Oppelhain (a)	30.12.2002	12.01.2003	08.12.2003
2253	Bf Rückersdorf-Oppelhain	30.12.2001	12.01.2003	08.12.2003
2371-2373	Frauenhain (e) - Großenhain (a)	Nov 2001	18.11.2001	08.12.2002
2401	Uw Neuhof	10.06.2005	22.11.2005	01.09.2006

)* Der Baubeginn erfolgte auf der Grundlage der vom Eisenbahnbundesamt freigegebenen Ausführungspläne mit dem Vermerk „Gegen die Bauausführung im Vorlauf zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bestehen keine Bedenken“

5. Sind für den Ausbau der Strecke Berlin–Dresden von der Europäischen Union Zuschüsse genehmigt, bereits ausgezahlt oder in Aussicht gestellt worden?

   Falls ja, in welcher Höhe?

   Hat sich die Bundesregierung um Zuschüsse bemüht?

Für das TEN-Projekt (TEN: Transnational Ecological Network) Ausbaustrecke Berlin–Dresden wurden innerhalb der 1. Baustufe für Teilabschnitte 10 Mio. Euro Zuschuss beantragt und von der EU-Kommission bewilligt. Die geförderten Abschnitte wurden zwischenzeitlich realisiert.

6. Sind die Zuschüsse der Europäischen Union an eine Realisierung des Vorhabens bis zu einem bestimmten Zeitpunkt gebunden?

Nein. Die Zuschüsse der EU müssen bis zu einem bestimmten Zeitpunkt lediglich für die beantragten Abschnitte eingesetzt worden sein.

7. Welche Gründe waren im Zuge der Umsetzung der Beschlüsse des Vermittlungsausschusses von Bundestag und Bundesrat vom Dezember 2003 zum Subventionsabbau für die Entscheidung maßgeblich, die Realisierung des Ausbaus der Strecke Berlin–Dresden zurückzustellen?

   Welche Berechnungen wurden angestellt?

   Welche konkreten Ergebnisse hatten diese?

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Beschlüsse des Vermittlungsausschusses zum Subventionsabbau mussten die im Mittelfristzeitraum 2004 bis

2008 verfügbaren Bundesmittel für Bedarfsplanvorhaben reduziert werden, da der Planfonds von 2,5 Mrd. Euro p. a. für den Erhalt des Bestandsnetzes zwecks Sicherung der Substanzerhaltung beibehalten werden musste. Insofern war eine Neupriorisierung der zu finanzierenden Bedarfsplanvorhaben zwingend erforderlich. Vorrangig war die Weiterfinanzierung bereits laufender Vorhaben zu gewährleisten, um die Erreichung der geplanten Verkehrswerte zu sichern und Abbruchkosten zu vermeiden. Neue Vorhaben mussten bei unabdingbarer Notwendigkeit aufgrund des Zustandes der Anlagen, von internationalen Verpflichtungen und zur Sicherung der Inanspruchnahme von EU-Mitteln eingeordnet werden. Dies hatte zur Folge, dass einige Vorhaben in Stufen ausgebaut werden müssen. Für die Ausbaustrecke Berlin–Dresden bedeutete dies, dass die im Bau befindliche 1. Realisierungsstufe der 1. Baustufe (Ausbau auf Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h mit Option für 200 km/h) weiter finanziert wurde, die 2. Realisierungsstufe der 1. Baustufe jedoch innerhalb der verfügbaren Mittel für Bedarfsplanvorhaben nicht eingeordnet werden konnte.

8. Welche Kapazität weist die Strecke Berlin–Dresden derzeitig auf?

   Um welchen Prozentsatz erhöht sie sich nach der durchgängigen Ertüchtigung auf 160 km/h?

Die zweigleisige elektrifizierte Strecke Berlin–Dresden weist derzeit vom Standard her eine Kapazität von 144 Zügen pro Tag und Richtung auf. Mit der durchgängigen Ertüchtigung der Strecke auf 160 km/h verbessert sich zwar die Betriebsqualität, die Streckenkapazität verändert sich jedoch nur unwesentlich.

9. Wird sich der Verkehr auf der Bahnstrecke Berlin–Dresden im Bereich der Personen- und der Güterbeförderung bis 2020 erhöhen?

   Falls ja, in welchen Dimensionen?

   Auf welche Erwartungen führt die Bundesregierung ihre Ansicht zurück?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass sich bei anhaltendem stetigem Wirtschaftswachstum auch der Verkehr im Bereich der Personen- und Güterbeförderung auf der Strecke Berlin–Dresden erhöhen wird, wobei eine durchgängig mit 160 km/h stabil befahrbare Strecke zusätzliche Verkehre induzieren würde. Konkrete Angaben zum Jahr 2020 könnten nur auf der Grundlage einer detaillierten Verkehrsprognose für dieses Zieljahr getroffen werden.

10. Gibt es Planungen zum Zeitpunkt der Realisierung der 2. Ausbaustufe der Strecke Berlin–Dresden?

    Gibt es – bereits bekannte – Umstände, von denen der Zeitplan abhängt?

Nein. Der Zeitplan zur Realisierung der 2. Baustufe der Strecke Berlin–Dresden hängt wesentlich von der Höhe der insgesamt in den nächsten Jahren zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für die Investitionen in die Schienenwege des Bundes ab.

11. Wann ist nach derzeitigem Erkenntnisstand mit einer Wiederinbetriebnahme der Dresdner Bahn auf Berliner Stadtgebiet zu rechnen?

    Welchen Stand hat das entsprechende Planfeststellungsverfahren?

    Wann ist mit dessen Abschluss zu rechnen?

Ein Termin für die Wiederinbetriebnahme der sog. Dresdner Bahn kann derzeit nicht genannt werden. Die Bundesregierung strebt – in Übereinstimmung mit den Ländern Berlin und Brandenburg – eine Inbetriebnahme möglichst zeitnah zur Realisierung der Schienenanbindung des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) an.

Das Planfeststellungsverfahren zum Wiederaufbau der Dresdner Bahn ist in 3 Planfeststellungsabschnitte unterteilt. Für den Abschnitt 1 erfolgte im März 2007 die Erörterung und für den Abschnitt 2 (Lichtenrade) wurde die Stellungnahme der Anhörungsbehörde (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) gegenüber der Planfeststellungsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt) im März 2007 abgegeben. Für den Abschnitt 3 (im Landkreis Teltow-Fläming) ist der Erörterungstermin für April 2007 angesetzt. Zum Zeitpunkt des Erlasses der Planfeststellungsbeschlüsse können zurzeit keine verlässlichen Aussagen getroffen werden.

12. Welchen Fahrzeitgewinn verspricht sich die Deutsche Bahn AG gegenüber der Fahrt über Großbeeren?

Es wird mit einem Fahrzeitgewinn von ca. 10 Minuten gerechnet.

13. Hat sich der Realisierungsstand der Ausbaumaßnahmen auf der Strecke Berlin–Dresden gegenüber der Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Karin Roth, auf die schriftliche Frage 47 auf Bundestagsdrucksache 16/3570 des Abgeordneten Jan Mücke geändert?

Ja. Gegenüber dem Sachstand des „Berichts zum Ausbau der Schienenwege 2005“, auf den in meiner Antwort Bezug genommen wurde, wurden der Streckenabschnitt Wünsdorf (a)–Baruth (a) sowie das Unterwerk Neuhof in Betrieb genommen.

14. Welchen Inhalt hat die Ressortvereinbarung zum Ausbau der Eisenbahnverbindung Berlin–Prag–Wien vom 7. Juni 1995 in Bezug auf den Umfang des Streckenausbaus und dessen Fertigstellung? Sieht die Vereinbarung bestimmte Fahrzeiten vor, die zwischen definierten Städten zu erzielen sind?

In der Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin–Praha/Prag–Wien vom 7. Juni 1995 ist der Ausbau der bestehenden Strecke Berlin–Dresden auf bis zu 200 km/h Höchstgeschwindigkeit vorgesehen, wobei deren Umsetzung abhängig von der Verfügbarkeit der erforderlichen Finanzmittel erfolgen soll. Ein Fertigstellungstermin wurde daher nicht vereinbart. Die Fahrzeit zwischen Berlin und Praha/Prag soll auf etwa drei Stunden verringert werden.

15. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es widersprüchlich ist, einerseits die Verlagerung des Fernverkehrs über Jüterbog, Falkenberg unter Hinweis auf die o. g. Ressortvereinbarung abzulehnen (vgl. Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Karin Roth auf die schriftliche Frage 71 auf Bundestagsdrucksache 16/4698 des Abgeordneten Jan

Mücke), andererseits aber den Ausbau der Strecke auf 200 km/h auf unabsehbare Zeit hinauszuzögern, obwohl dieser nach Aussage der Parlamentarischen Staatssekretärin ebenso Bestandteil der Vereinbarung ist?

Wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?

Nein. Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung konnte bisher weder ein Erfordernis für die Verlagerung des Fernverkehrs auf die Strecke über Jüterbog und Falkenberg noch ein Ausbauerfordernis für 200 km/h für die Strecke Jüterbog–Falkenberg–Röderau nachgewiesen werden. Zudem stünden zum erforderlichen Ausbau der Strecke Jüterbog–Falkenberg–Röderau ebenfalls im Mittelfristzeitraum keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

II. Dresden–Prag

16. Sieht die Bundesregierung mittelfristig einen Bedarf für den Ausbau der Bahnstrecke Dresden–Prag?

Bis auf die Anpassung der Strecke Dresden–Prag für den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen und der Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik besteht für die Bundesregierung mittelfristig kein Bedarf für deren Ausbau.

17. Welche Kapazität hat die Strecke?

Die zweigleisig elektrifizierte Strecke hat vom Standard her eine Kapazität von 144 Zügen pro Tag und Richtung.

18. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, durch einen Ausbau der Strecke durch Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit und Modernisierung der Sicherungstechnik deren Kapazität deutlich zu erhöhen?

Welche Kapazitätsgrenze sieht die Bundesregierung selbst nach umfassenden Ausbaumaßnahmen aufgrund der Trassenführung entlang der Elbe?

Nein. Durch die Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit und der Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik wird die Kapazität einer Strecke nur unwesentlich verändert. In diesem konkreten Fall würde die Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h für Neigetechnikfahrzeuge wegen der damit verbundenen größeren Geschwindigkeitsunterschiede zu den anderen Zügen sogar zu einer Einschränkung der Kapazität führen.

19. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass aufgrund des steigenden Güterverkehrsaufkommens die Kapazität der Strecke auch in ausgebautem Zustand mittelfristig nicht mehr der Nachfrage genügen wird?

Falls ja, wann wird dies nach Ansicht der Bundesregierung sein?

Nein.

20. Wie hoch wird in den Jahren 2010, 2015 und 2020 das Güterverkehrsaufkommen auf der Strecke Dresden–Prag voraussichtlich sein?

Die Prognose des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) ’92 sah für das Jahr 2010 insgesamt pro Tag 90 Güterzüge (Summe beide Richtungen) vor und eine zu be-

fördernde Menge von 12 Mio. t pro Jahr. Für den BVWP 2003 sind für das Jahr 2015 200 Güterzüge mit einer zu befördernden Menge von 24,3 Mio. t pro Jahr prognostiziert worden. Für das Jahr 2020 liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

21. Welche Bedeutung hat nach den Erkenntnissen der Bundesregierung die Strecke Dresden–Prag für die Europäische Union?

Die Strecke Dresden–Prag ist Bestandteil des TEN-Projektes Nr. 22, Eisenbahnachse Athen–Sofia–Budapest–Wien–Prag–Nürnberg/Dresden, wobei die Strecke selbst nicht zu den prioritären Abschnitten dieses Projektes gehört.

22. Beteiligt sich die Europäische Union an der Finanzierung eines Ausbaus der Strecke Dresden–Prag?

Wenn ja, in welcher Höhe?

Für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Dresden–Prag wurden bereits 11 Mio. Euro aus dem EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2000 bis 2006 bereitgestellt. Die geförderte Maßnahme wurde zwischenzeitlich realisiert.

III. Leipzig–Dresden

23. Aus welchen – gegenüber der pauschalen Aussage der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 16/3857 konkretisierten – Gründen ist mit der Fertigstellung des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nr. 9 Leipzig–Dresden nicht vor 2011 zu rechnen?

Unter Beachtung der Prioritätensetzung ist aufgrund der im Mittelfristzeitraum nur begrenzt zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für die Investitionen in die Schienenwege des Bundes die durchgehende Fertigstellung des VDE Nr. 9 Leipzig–Dresden erst nach 2011 möglich. Dies betrifft im Wesentlichen den Abschnitt Riesa–Dresden-Neustadt.

24. Welchen Realisierungsstand wird das Projekt im Jahr 2010 voraussichtlich erreichen?

Im Jahr 2010 wird neben dem bereits fertig gestellten Abschnitt Leipzig–Riesa–Abzweig Zeithain voraussichtlich auch der Abschnitt Dresden-Neustadt–Dresden Hbf. in Betrieb genommen sein. Ferner werden die Bauarbeiten im Abschnitt Dresden-Neustadt–Coswig voraussichtlich in vollem Gange sein.

25. In welchem Jahr ist mit einer endgültigen Fertigstellung des VDE Nr. 9 zu rechnen?

Zur endgültigen Fertigstellung des VDE Nr. 9 kann die Bundesregierung derzeit keine konkrete Aussage treffen. Auf Antwort zu Frage 23 wird verwiesen.

IV. Dresden–Breslau

26. Wie bewertet die Bundesregierung den derzeitigen Zustand der Bahnstrecke Dresden–Görlitz?

Die Bundesregierung bewertet den derzeitigen Zustand der Strecke Dresden–Görlitz als ausreichend, zumal im Jahr 2006 die Ausrüstung der Strecke mit moderner Leit- und Sicherungstechnik abgeschlossen werden konnte.

27. Ist der Ausbau der Strecke Zgorzelec–Breslau auf 160 km/h abgeschlossen?

Nein.

28. Hält die Bundesregierung an ihrer Aussage in der Antwort auf eine Kleine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion (Bundestagsdrucksache 16/1106, Frage 16) fest, dass der grenzüberschreitende Personenfernverkehr auf der Relation Dresden–Breslau voraussichtlich Ende 2007 wieder aufgenommen wird?

    Falls nein, aus welchen Gründen ändert die Bundesregierung ihre Meinung?

Der Termin für die Aufnahme des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Strecke Dresden–Breslau wird sich voraussichtlich um mindestens ein Jahr verschieben. Auf die Antwort zu Frage 27 wird verwiesen. Im Übrigen bleibt es den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen überlassen, in eigener wirtschaftlicher Verantwortung nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen über die Wiederaufnahme der Verkehre zu entscheiden.

29. Trifft es zu, dass die Bemühungen der Deutschen Bahn AG, mit Fahrzeugen der Baureihe VT 612 durchgängig von Dresden über Görlitz nach Breslau zu fahren, an der Weigerung der polnischen Eisenbahnaufsichtsbehörde scheitern, den Triebwagen für den Verkehr auf dem Netz der Polnischen Staatsbahn zuzulassen?

    Wenn ja, aus welchen Gründen wird die Zulassung verweigert?

Ja. Die konkreten Gründe der bisherigen Ablehnung durch die polnische Aufsichtsbehörde (UTK) sind der Bundesregierung nicht bekannt.

30. Gab es zu dieser Thematik (vgl. Frage 29) bereits Gespräche zwischen der Bundesregierung und Vertretern der Republik Polen oder sind solche geplant?

Nein. Bisher finden die Gespräche hierzu zwischen der DB AG und den zuständigen Behörden statt.

V. Sachsen-Franken-Magistrale

31. Sind die Verhandlungen zwischen dem Freistaat Sachsen und der Deutschen Bahn AG zur Vorfinanzierung der Planungen (Studie) der Elektrifi-

zierung der Strecke Hof–Reichenbach zwischenzeitlich beendet worden; ggf. mit welchen Ergebnissen?

Die Verhandlungen zwischen dem Freistaat Sachsen und der DB AG zur Vorfinanzierung der Planungen (Studie) der Elektrifizierung Reichenbach (Vogtland)–Hof wurden vor kurzem abgeschlossen. Der Vertrag liegt der DB AG zur Unterzeichnung vor.

32. Worin liegt Sinn und Zweck der in Frage 31 angesprochenen Studie, wenn diese entsprechend der Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Karin Roth, auf die schriftliche Frage 45 auf Bundestagsdrucksache 16/4495 des Abgeordneten Jan Mücke Aufschluss über die zu erwartenden Investitionskosten der Elektrifizierung geben soll, der Bundesregierung jedoch ausweislich ihrer Antwort auf Frage 5 einer Kleinen Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion (Bundestagsdrucksache 16/1195) bereits entsprechende Erkenntnisse vorliegen?

Der Bundesregierung liegen lediglich Kostenschätzungen der DB AG im Rahmen der Erarbeitung des BVWP 2003 zur Elektrifizierung der gesamten Strecke Reichenbach (Vogtland)–Marktredwitz–Nürnberg vor.

33. Was erwartet die Bundesregierung von den Planungen?

    Ist das Ergebnis dieser Planungen für die Frage entscheidend, ob die Bundesregierung die Elektrifizierung vor 2010 befürwortet bzw. ablehnt?

Die Studie wird darüber Aufschluss geben, wie hoch die zu erwartenden Investitionskosten für den Abschnitt Reichenbach–Hof sein werden. Das Ergebnis dieser Planungen ist für die Bundesregierung jedoch nicht für die Frage entscheidend, ob die Elektrifizierung vor oder nach 2010 realisiert wird. Beim derzeitigen Planungsstand ist eine Realisierung der Elektrifizierung ohnehin erst frühestens ab 2010 möglich.

34. Ist die Bundesregierung grundsätzlich bereit, einen Teil der für die Elektrifizierung der Strecke Hof–Reichenbach erforderlichen Mittel bereits vor 2010 bereitzustellen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 33 verwiesen.

35. Schließt sich die Bundesregierung der Interpretation der Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Karin Roth, auf die schriftliche Frage 45 auf Bundestagsdrucksache 16/4495 des Abgeordneten Jan Mücke an, dass es von den Ergebnissen der derzeitig geführten Gespräche zwischen der Bundesregierung und dem Freistaat Sachsen abhängt, ob die Elektrifizierung der Strecke Hof–Reichenbach in die endgültige Fassung des Infrastrukturrahmenplans 2006 bis 2010 aufgenommen wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 45 verwiesen.

36. Was ist Inhalt dieser Gespräche? Wurde auch die Möglichkeit einer finanziellen Beteiligung des Freistaates Sachsen über die Planungsphase hinaus erörtert?

In den Gesprächen wird über die Höhe der Mitfinanzierung durch den Freistaat Sachsen bei der Realisierung der Elektrifizierung Reichenbach–Hof verhandelt.

37. Hat es in Bezug auf dessen Realisierung beschleunigenden Einfluss, dass das Projekt „Elektrifizierung der Strecke Reichenbach–Hof“ unlängst in das EFRE-Bundesprogramm 2007 bis 2013 aufgenommen wurde?

Ja. Die Aufnahme in die Indikative Liste des EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur 2007 bis 2013 ist eine der Grundvoraussetzungen, um die Elektrifizierung in den Jahren 2010 bis 2013 überhaupt realisieren zu können.

38. Beinhaltet das EFRE-Bundesprogramm 2007 bis 2013 eine Planungsreserve oder ist die Realisierung sämtlicher darin aufgeführter Projekte bis 2013 vorgesehen?

Zusammen mit den Programmunterlagen war der EU-Kommission für die Genehmigung des Operationellen Programms (OP) EFRE Bund Verkehr 2007 bis 2013 informationshalber u. a. auch eine vorläufige Indikative Liste potenzieller Großprojekte vorzulegen. Die Liste wurde in enger Abstimmung mit den betroffenen Bundesländern erarbeitet und stellt den vorläufigen Stand dar, welche Vorhaben der Bundesverkehrswegeplanung für eine Großprojektbeantragung zur EFRE-Beteiligung eventuell in Frage kommen könnten. Die Indikative Liste enthält bereits eine Planungsreserve. Dadurch, dass die Indikative Liste mehr mögliche Projekte enthält als mit den zur Verfügung stehenden EFRE-Mitteln umsetzbar sein werden, wird die zeitgerechte Umsetzung der verfügbaren EFRE-Mittel auch für den Fall sichergestellt, dass sich im Rahmen der Antragstellung und -prüfung einzelne Projekte als nicht bewilligungsfähig erweisen.

39. Welchen Standpunkt vertritt nach den Erkenntnissen der Bundesregierung der Freistaat Bayern zur Elektrifizierung der Strecke Hof–Reichenbach vor dem Jahr 2010?

40. Welchen Standpunkt vertritt nach den Erkenntnissen der Bundesregierung der Freistaat Bayern zur Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale zwischen Hof und Nürnberg?

41. Gab es hinsichtlich der Elektrifizierung der Strecke Hof–Nürnberg bereits Gespräche zwischen der Bundesregierung und dem Freistaat Bayern?

    Wurde eine Mitfinanzierung durch den Freistaat Bayern erörtert; mit welchem Ergebnis?

42. Wann ist nach derzeitigem Erkenntnisstand mit einer Elektrifizierung der Strecke Hof–Nürnberg zu rechnen?

43. Hätte eine zeitnahe Elektrifizierung der Strecke Reichenbach–Hof beschleunigenden Einfluss auf die Realisierung des Plans, die Strecke Hof–Nürnberg zu elektrifizieren?

Die Fragen 39 bis 43 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bisher hat sich der Freistaat Bayern zur beschleunigten Realisierung der Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach (Vogtland)/ Grenze D/CZ nicht geäußert. Die Bundesregierung geht jedoch davon aus, dass sich der Freistaat Bayern um eine Verlängerung der Elektrifizierung bis Nürnberg bemühen wird, wenn es gemeinsam mit dem Freistaat Sachsen gelingen sollte, die Elektrifizierung bis 2013 zwischen Reichenbach und Hof fertig zu stellen.

44. Was geschah nach Kenntnis der Bundesregierung mit den anfänglich auf der Sachsen-Franken-Magistrale eingesetzten ICE-VT-Fahrzeugen der Baureihe 605 nach deren Außerbetriebnahme?

    Ist ein erneuter Einsatz – ggf. auf einer anderen Strecke – geplant?

Der Fahrzeugeinsatz gehört zum ausschließlich unternehmerischen Verantwortungsbereich der DB AG. Auf die Anlage 1 zur Bundestagsdrucksache 13/6149 wird verwiesen.

VI. Infrastrukturrahmenplan 2006 bis 2010

45. Wie sind die Agenturmeldungen vom 23. März 2007 zu verstehen, wonach der Bund die im Infrastrukturrahmenplan 2006 bis 2010 für Sachsen vorgesehenen Mittel von 76 Mio. Euro auf 126 Mio. Euro aufstocken werde?

Im überarbeiteten Entwurf des Investitionsrahmenplans 2006 bis 2010 wurde der Mittelansatz für die sogenannte Franken-Sachsen-Magistrale um 50 Mio. Euro von ursprünglich 76 Mio. Euro auf 126 Mio. Euro im Mittelfristzeitraum erhöht. Für den Fall einer positiven Entscheidung bezüglich der EFRE-Förderung könnte ein Teil dieser Mittel für die Kofinanzierung der Elektrifizierung Reichenbach–Hof im Rahmen des Vorhabens Ausbaustrecke Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ(–Prag) umgeschichtet werden.

46. Welche Projekte profitieren von der Erhöhung der bereitgestellten Investitionsmittel (vgl. Frage 45)?

    Wann ist mit der Realisierung dieser Projekte zu rechnen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 45 verwiesen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333